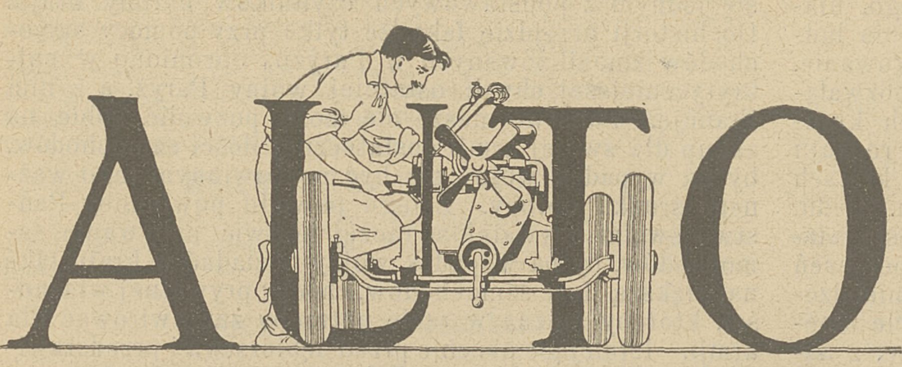
Nr 6 (og. zbioru Nr 42) *WARSZAWA, DNIA 15-go MARCA 1924 r.* *ROK III*

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE



ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI

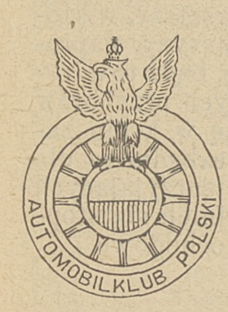
Wychodzi każdego 1 i 15 w miesiącu

Pod kierownictwem STANISŁAWA SZYDELSKIEGO

Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadesłanych artykułach.

Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca.

AUTOMOBILIZM—LOTNICTWO—SPORTY



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10-ej do 4-ej pp. tel. 96-54.

KOMUNIKATY:

Na posiedzeniu Komisji Balotującej, odbytem w dniu 5 marca r. b. wybrani zostali na członków Automobilklubu Polski pp.:

Józef Łepkowski, Przemysłowiec Samochodowy, Warszawa, Hoża 61.

Edward Chwalimir Święcicki, Wice-Dyrektor Warszawskiego Banku Zjednoczonego, Warszawa, Szpitalna 5.

Tadeusz Rubach, Porucznik Wojsk Samochod. w rezerwie, Warszawa, Wronia 52.

Witold Szulborski, Pułk. i Pprokurator Najwyższego Sądu Wojskowego, Warszawa, Bagatela 10 m. 33.

Leon Henryk Śliwiński, Literat, Poznań, Ratajczaka 38.

Klementyna Falkowska - Śliwińska, Właścicielka f. „Praga" Automobile, Poznań, Ratajczaka 38.

Stanisław Strakacz, Dyrektor Zakładów Graficznych B. Wierzbicki i S-ka, Warszawa, Szpitalna 12.

Henryk Morawski, Handlowiec, Warszawa, Chmielna 29.

Ignacy Włodzimierz Garbolewski, Rolnik, Czerwonka, p. Sochaczew.

Dr. Adam Gnoiński, Właściciel Dóbr, Nowe Sioło p. Cieszanów, Małopolska.

Zygmunt Sokołowski, Obywatel ziemski, Grabowo-Sulimy p. Szczuczyn z. Łomżyńska.

Jerzy Słubicki, Dyrektor Tow. Karpaty w Warszawie. Warszawa, Natolińska 3 m. 4.

Memorjał do Ministerjum Skarbu w sprawie podatku od samochodów.

Na posiedzeniach specjalnie wyłonionej komisji przyjęto projekt memorjału p. Inż. Kauczyńskiego w sprawie zamierzonego przez Ministerstwo Skarbu, podatku od samochodów, postanawiając równocześnie przeprowadzić szereg konferencji z czynnikami miarodajnymi, celem ujednostajnienia postulatu.

Automobilklub Polski w Warszawie jako jedyne stowarzyszenie właścicieli samochodów, mając zarazem wśród swych członków większość właścicieli i dyrektorów przedsiębiorstw samochodowych, przemysłowych i handlowych pozwala sobie stwierdzić w sprawie projektowanego podatku państwowego następujący stan rzeczy:

1) Automobilklub Polski uważa wprowadzenie państwowego podatku od samochodów osobowych i ciężaroyych za rzecz racjonalną i ze względów skarbowych—konieczną. Podatek powyższy powinien przedstawiać pewne odszkodowanie za używanie dróg państwowych i samorządowych. Wpływy z tego podatku powinny więc być obracane wyłącznie na pokrycie kosztów utrzymania dróg, przyczem część tych wpływów otrzymują samorządy.

2) Podatek państwowy powinien objąć wszelkie obciążenia samochodów na rzecz skarbu, kasując tem samem dotychczasowe podatki wojewódzkie, gminne, miejskie i t. p. które uniemożliwiają poniekąd eksploatację tych tak ważnych środków lokomocji.

Podatek luksusowy od sprzedaży samochodów, ustanowiony doraźnie w r. 1920 podczas wojny powinien być również zniesiony, gdyż podkopuje on najprostsze pojęcia o racjonalności istnienia samochodów.

3) Podatek samochodowy należy wymierzać na podstawie jaknajprostszej i dostępnej dla wszystkich zainteresowanych. Wobec czego Automobilklub Polski proponuje przyjęcie za podstawę obliczenia podatku wagę samochodu.

Jest to najracjonalniejszy wymiar, gdyż odpowiada pod względem technicznym zużyciu dróg oraz umożliwia większe opodatkowanie właścicieli cięższych i lepiej wyposażonych maszyn. Ten wymiar obciąża najmniej samochody przeznaczone do celów gospodarczych (lekarze i t. p.) oraz sportowych, których rozwój popierać należy.

4) Samochody dla celów utylitarnych, publicznych i społecznych są zwolnione od podatku rządowego bez względu na właściciela.

5) Jako stopę wymiarową proponuje Automobilklub Polski stawkę 12 złp. od 100 kg. wagi samochodu osobowego i 5 złp. od 100 kg. wagi samochodu ciężarowego, dla motocykli 12 złp. od 100 kg. wagi, najmniej jednak 20 złp.

Na poparcie powyższych propozycji pozwala sobie Automobilklub Polski w Warszawie przytoczyć następujące motywy:

I. Samochód osobowy stał się dziś na cały świecie potężnym czynnikiem rozwoju gospodarczego, ułatwiając komunikację, zbliżając do siebie skupienia ludności, umożliwiając jednostce wzmożone zarobkowanie, rozwiązując zagadnienie przeludnienia miast, pozwalając osiedlać się na częstokroć bardzo odległych krańcach dużych ośrodków przemysłowych. Tego rodzaju rolę odgrywa samochód osobowy nawet w krajach z najwyższą cywilizacją doby obecnej; w Stan. Zjedn. Ameryki Północnej nie będących pokrytymi gęstą siecią kolei żelaznych i elektrycznych, obfitość połączeń samolotowych i samochód osobowy stanowią nieodzowny wprost środek lokomocji, bez którego, życie amerykańskie byłoby nie do pomyślenia. W Polsce, z naszą niedostateczną siecią kolejową, w Polsce, w której szereg nawet znaczniejszych miast nie posiada połączenia kolejowego, w Polsce, w której powinnoby zależeć na jaknajwiększej intensywności pracy poszczególnej jednostki, w której czas każdego człowieka winien się cenić bodaj więcej niż gdziekolwiek na świecie i uważany być poprostu za skarb narodowy, samochód osobowy powołany jest więcej niż gdzieindziej do odegrania swej roli i winien być uważany jako jeden z ważniejszych i nieodzownych wprost środków pomocniczych odbudowy naszego życia gospodarczego, a nie jak chce rozporządzenie Min. Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, jako rzecz „zbędna".

II. Jeśli podczas pokoju samochód spełnia swe zadanie na polu gospodarczem, to podczas wojny staje się jednym z podstawowych czynników obrony kraju. Do historji przejdzie fakt, że tylko przy pomocy samochodów zmobilizowanych w Paryżu, obroniono w najkrytyczniejszej chwili ostatniej wojny Paryż, a z nim Francję. Państwo nasze nie może pozwolić sobie na zakup dla swojej armji dostatecznej ilości samochodów, by na wypadek wojny nie być pozbawionym tego ważnego środka obrony. Z tego powodu powinnoby Państwo swoim obywatelom raczej ułatwić nabywanie samochodów, by na wypadek wojny posiadać w kraju jaknajwiększą ilość samochodów, choćby prywatnej własności, któreby można w razie potrzeby zarekwirować dla armji. Istniejące obecnie przedsiębiorstwa i przedstawicielstwa samochodowe w Polsce, reprezentując tymczasem tylko przemysł zagraniczny, nie zaniedbują niczego by w miarę rozwoju handlu przeszczepić i przemysł samochodowy na grunt ojczyzny.

Większość z przedsiębiorstw samochodowych posiada już swoje własne montażownie i warsztaty, w których składa otrzymywane z zagranicy maszyny, naprawia je, dorabia nadwozia, bądź to osobowe, bądź towarowe, lub wytwarza cały szereg pomocniczych przyborów samochodowych. W ten sposób tworzy się w kraju zacządek przemysłu samochodowego, tak niezbędnego dla naszej egzystencji i obrony, który przy sprzyjających warunkach w kraju i poparciu państwa, winien się stopniowo rozrość we własne wytwórnie samochodowe.

DZIAŁ URZĘDOWY

Stemplowanie dokumentów, wystawionych na zasadzie rozp. M. R. P. i M. S. W. z dnia 6 lipca 1922.

Ministerstwo Rob. Publ. rozesłało do wszystkich Okręgowych Dyrekcji Rob. Publ. i do kom. Rządu okólnik który poniżej podajemy. Wedle tego okólnika nie wolno jednak samemu stemplować dokumentów tylko znaczki stemplowe winny być skasowywane przez tą władzę, która dekument dany wystawiła.

Ministerstwo Skarbu wyjaśniło pismem do Ministerstwa Robót Publicznych z dn. 19. II. r. b. № 62 (24) D. O. W. 3, że wszystkie dokumenty, wystawione na podstawie rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z 6/7-1922 o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. N. 65. Poz. 587) — przez Urzędy Wojewódzkie właścicielom, kierowcom, względnie wytwórcom pojazdów mechanicznych a mianowicie: 1) pozwolenia na prawo kursowania pojazdów na drogach publicznych (§ 16 rozp.), 2) pozwolenia na prawo prowadzenia pojazdów (§ 24), 3) międzynarodowe świadectwa drogowe na ruch czasowy zagranicą (§ 37), 4) zaświadczenia o dopuszczalności typu pojazdu mechanicznego (§ 9) i 5) pozwolenia na używanie numerów próbnych (§ 20) — polegają zasadniczo opłacie stemplowej w myśl poz. 20 taryfy, dołączonej do rozporządzenia Ministra Skarby z 17/1-1924, (Dz. U" № 8. poz. 81) Przedmiotowe bowiem dokumenty mają charakter przewidziany w § 22. Przepisów z 24/4-1923 w przedmiocie opłat stemplowych od podań oraz od świadectw urzędowych (Dz. Ustaw №" 44. poz. 298) zaświadczeń, wydawanych stronom w ich sprawach prywatnych przez urzędy państwowe, i tem samem nie podpadają pod kategorję świadectw, zwolnionych od opłaty stemplowej w myśl § 23 p. l. powołanych przepisów.

Podając powyższe do wiadomości, poleca się ściśle przestrzegać uiszczenia opłat stemplowych, a co do wydanych już a nie ostemplowanych dokumentów zarządzić dodatkowe ostemplowania w opowiązującej wysokości, bez nakładania kary.

Opłata stemplowa obecnie wynosi Mkp. 3.800.000.-

Wykaz osób, które dotychczas złożyły egzamin na kierowców pojazdów mechanicznych wg. nowych przepisów.

WARSZAWSKI RUCH KOŁOWY.

Warzylik Franciszek — I, 1. Weigle Wilhelm (amator) — I, 2a. Szymański Karol — I, 2a. Sakierski Wacław — I, 2a. Puciałowski Włodzimierz — I, 1. Gros Ludwik — I, 1. Szydelski Stanisław — I, 1.

Kowalczyk Wawrzyniec — I, 2a. Ostaszewski Stanisław — I, 2a. Nowicki Jerzy — I, 2a. Siemiński Mieczysław — I, 2a. Dzikowski Aleksander — I, 2a. Majewski Józef — I, 1. Stachewicz Bolesław — I, 2a. Redlicki Antoni — I, 2a. Stawicki Tadeusz — I, 2b. Rudnicki Paweł — I, 2a. Kerber Oswald — I, 2a. Kołakowski Klemens — I, 2a. Okoń Mieczysław — I, 1. Kucharczyk Kazimierz — I, 2a. Kowal Aleksander — I, 2a. Choiński Jan — I, 1. Skępski Jan — I, IIa; 5. Węgierkiewicz Jerzy I, 2a.

WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE.

492. Sawicki Józef — I, 2a. 493. Maruchin Grzegorz — I, 2a. 494. Kulpiński Stanisław — I, 2a. 495. Podskalny Józef — I, 2a. 496. Baran Wiktor — I, 2a. 497. Baran Józef — I, 2a. 498. Postawa Stanisław — I, 2a.

WOJEWÓDZTWO POZNAŃSKIE.

425) Klinik Józef — I. 2a. 426) Ignasiak Władysław — I, 2a. 427) Skoczylas Józef — I, 2a. 428) Kempiński Maksymiljan — I, 2. 429) Nazarek Karol — I, 2a. 431) Straszewski Józef — I, 2a. 433) Czechowski Czesław—I, 2a. 434) Zamor Franciszek—I, 2a. 436) Hilary Walenty — I, 2a. 437) Fojutowski Stanisław — I, 2a. 438) Ratajczak Franciszek — I, 2a. 439) Andrzejak Stanisław — I, 2a. 440) Wojnowski Józef — I, 2a. 441) Borówczak Stanisław — I, 2a. 442) Karpiński Ludwik — I, 2a. 443) Bernard Wawrzyn — I, 2a. 444) Krzyżański Zygmunt — I, 2a. 445) Banaszczak Mikołaj — I, 2a. 446) Krusicki Władysław — I, 2a. 447) Strzelczyk Jan — I, 2a. 448) Szymaniak Nikodem—I, 2a. 449) Kluczyński Roman—I, 2a. 450) Cieluch Jan—I, 2a. 451) Grzelak Ignacy — I, 2a. 452) Schmolke Alfred — I, 2a. 453) Drozdowski Stanisław — I, 2a. 455) Kurzawa Jan — I, 2a. 456) Lewandowski Franciszek — I, 2a. 457) Wesołowski Stefan — I, 2a. 548) Kubiaczyk Walenty — I, 2a. 459) Świerski Władysław — I, 2a. 460) Świątek Stanisław — I, 2a. 461) Wittrich Władysław — I, 2a. 462) Piazza Stanisław — I, 2a. 464) Anioła Ignacy — I, 2a. 465) Smyk Józef — I, 2a. 466) Maciejewski Czesław — I, 2a. 467) Mikstacki Feliks — I, 2a. 468) Lewandowski Leon — I, 2a. 469) Proszak Stefan—I, 2a. 470) Wasiak Wojciech — I, 2a. 471) Hołoga Józef — I, 5. 472) Stróżyk Walenty — I, 2a. 473) Feding Paweł — I, 2a i 5. 474) Staszak Wojciech — I, 2a. 475) Pogodziński Szczepan — I, 2a. 476) Dominiak Paweł — I, 2a. 477) Kistowski Władysław — I, 2a. 478) Smoleński Kazimierz — I, 2a. 479) Chojnacki Jan — I, 2a.

480) Czyż Franciszek — I, 2a. 481) Adamski Franciszek — I, 2a. 482) Jóźwiak Edmund — I, 2a. 483) Cieślewicz Wojciech — I, 1. 484) Komosiński Władysław — I, 2a. 485) Nitschke Feliks — I, 2a. 486) Krojanka Bartłomiej — I, 2a. 487) Blumenreder Jan — I, 2a. 489) Jankowski Aleksander—I, 2a. 491) Zajdel Stanisław—I, 2a. 492) Szymaniak Adam—I, 2a. 493) Szarata Sylwester—I, 2a. 494) Wiśniewski Antoni — I, 2a. 497) Jasiecki Telesfor — I, 2a. 498) Kujawa Władysław — I, 2a. 499) Kantel Florjan — I, 2a. 500) Dutkiewicz Antoni—I, 2a. 501) Muślewski Zygmunt — I, 2a. 502) Kaźmierczak Franciszek — I, 2a. 503) Wawrzyniak Adam — I, 2a. 504) Dziurka Kazimierz—I, 2a. 506) Obiegło Jan—I, 2a. 507) Koniarek Michał—I, 2a. 508) Błaszczak Władysław — I, 2a. 509) Matyjasik Stefan—I, 2a. 510) Górski Marjan — I, 2a. 511) Sobota Ludwig — I, 2. 512) Waśbiński Stanisław — I, 2a. 513) Ciszewski Marcin — I, 2a. 514) Chwiłkowski Jan — I, 2a. 515) Ziajka Walenty — I, 2a. 516) Hadrzyński Wiktor — I, 2a. 517) Wyrembek Michał — I, 2a. 518) Konieczny Stefan — I, 2a. 519) Stelmach Franciszek — I, 2a. 520) Jankiewicz Michał — I, 2a. 521) Woźniak Antoni — I, 2a. 522) Szałata Jan—I, 2a. 523) Jankowski Antoni — I, 2a. 524) Kosciemski Marcin — I, 2a. 525) Świergiel Ignacy — I, 2a. 527) Gawlak Jan — I, 2a. 528) Fabiś Wojciech — I, 2a. 529) Jakowicz Aleksander — I, 2a.

OD ADMINISTRACJI.

Prosimy Sz. Prenumeratorów o niezwłoczne uregulowanie prenumeraty za kwartał drugi, (2,5 złp.) gdyż niewpłacenie należności w terminie zpowoduje wstrzymanie wysyłania pisma. Jednocześnie zawiadamiamy Sz. Czytelników iż Administracja „Auta“ została przeniesiona na ulicę Jerozolimską 32.

Umowa polsko-gdańska w sprawie samochodów.

Pomiędzy w. m. Gdańskiem a Rządem polskim toczą się rokowania co do opłat od samochodów polskich na terenie w. m. Gdańska i samochodów gdańskich na terenie Polski. W jakiem stadjum rokowania te się znajdują świadczy list którego treść niniejszem podajemy:

1925/24. *Panie Prezydencie!*

W odpowiedzi na notę z dnia 22/XI. 1923 № F. 4029/23, mam zaszczyt zawiadomić, że Rząd polski przyjmuje propozycję Senatu Wolnego Miasta, co do zwolnienia na zasadzie wzajemności samochodów od podatków samochodowych i stwierdza, że samochody Gdańskie, wjeżdżające na teren Polski będą analogicznie traktowane, jak samochody polskie wjeżdżające na teren Wolnego Miasta.

Gdyby Senat nie ograniczał zwolnienia samochodów polskich od opłat do terminu jednomiesięcznego przebywania na terytorjum Gdańska, to samochody gdańskie na terytorjum Polski będą również w ten sam sposób traktowane. W tej kwestji oczekuję odpowiedzi Pana Prezydenta.

Zechce Pan Prezydent przyjąć wyrazy mego prawdziwego poważania. *(—) podpis nieczytelny.*

Do Pana Prezydenta
Senatu W. M. Gdańska.

Inż. Wł. Szczepański.

Zagadnienie rozwoju komunikacji samochodowej w Polsce.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, niezależnie od szeroko rozgałęzionej sieci kolei żelaznych, rozbudowują również w szerokim zakresie drogi bite. Głównym impulsem do rozbudowy tych dróg stał się kolosalny wzrost ruchu samochodowego.

W roku bieżącym ukończono budowę drogi bitej na przestrzeni 5300 klm. w New-Jorku do San Francisko, łącząc tym sposobem Ocean Atlantycki z Oceanem Spokojnym.

Pewien odcinek tej linji tzw. „Ideal Section", szczególnie starannie wykończony na betonowym podkładzie z wkładkami ze stalowego drutu, jest obliczony do przeciętnego ruchu 15.000 samochodów osobowych i 5000 ciężarowych dziennie.

Tych kilka cyfr wystarczy dla skonstatowania, że poczynania nowe w tem kierunku winny iść żywszem tempem. W twierdzeniu tem umocnimy się jeszcze więcej gdy porównamy niżej wskazane zestawienie.

Otóż w poszczególnych dzielnicach Polski na 1 klm.² powierzchni przypada metrów bieżących dróg bitych jak następuje:

w b. Dzielnicy Pruskiej	299	m/klm.²
„ „ Galicji	206	„
„ „ Kongresówce	84	„
na Kresach Wschodnich	17	„
w Ziemi Wileńskiej	7	„

Jeżeli przyjmiemy pod uwagę, że na Zachodzie przypada od 350 do 400 m. dróg bitych na 1 klm.² powierzchni kraju — to porównanie tych cyfr z wyżej wskazanem zestawieniem — mimowoli nasuwa smutne refleksje i przypomina nam słowo p. Ministra Robót Publicznych, wypowiadziane w dniu 7 marca na Sejmowej Komisji Robót Publicznych, że gdybyśmy nawet sieć drogową uzupełnili do norm b. Dzielnicy pruskiej, to jeszcze w porównaniu ze stanem dróg Europy Zachodniej na długie lata będziemy pół-barbarzyńcami. Jeżeli w dalszym ciągu przyjmiemy, że ogólna ilość dróg bitych na terenie Rzeczypospolitej wynosi zaledwie około 44.000 klm., z których około 14.000 klm. jest zupełnie zniszczonych wskutek działań wojennych, oraz nieodpowiedniego utrzymywania tak w ciągu wojny jak i w okresie powojennym — i dla podtrzymywania rozwoju życia gospodarczego w ciągu najbliższych lat winniśmy wybudować jeszcze około 60.000 klm. dróg bitych, oraz 1.282 klm.² mostów — to staje się jasnem, jaki ogrom pracy stoi jeszcze przed nami. Niestety jednak największą przeszkodą w wykonaniu tej pracy, jest obecny stan finansowy Państwa, albowiem asygnuje się zaledwie $^1/_{10}$ część tych sum, jakieby dla urzeczywistnienia powyższego planu asygnować należało. — W tym warunkach o ile nie przedsięweźmiemy energicznych środków zaradczych, krajem „pół-barbarzyńców" będziemy rzeczywiście jeszcze w ciągu całego szeregu dziesiątków lat. Obecnie, gdy nasz bilans handlowy jest aktywnym, gdy rozwój życia gospodarczego wyczerpuje całkowicie zdolność przewozową naszych kolei — staje się kwestją pierwszorzędnej wagi ażeby wielkie ośrodki życia przemysłowego połączyć całym szeregiem dobrze utrzymywanych dróg bitych dla możności odciążenia kolei żelaznych i przeznaczenia części pilnych transportów na komunikację samochodową, tak jak to się dzieje w Ameryce.

Rozwój komunikacji samochodowej, z jednej strony, przeczyniłby się niechybnie do ożywienia i dalszego rozwoju stosunków handlowo-przemysłowych, z drugiej strony do rozwoju przemysłu samochodowego, który niezależnie od doniosłego znaczenia, jakie odgrywa w życiu gospodarczem kraju, jest również czynnikiem odgrywającym pierwszorzędną rolę w obronie Państwa na wypadek wojny. Wszyscy przecież wiemy, jaką rolę odgrywały samochody w wojnie światowej na froncie Zachodnim i że tylko dzięki wyższości technicznych środków obrony jak samochody ciężarowe, pancerne, czołgi itp, Francja odniosła zwycięstwo.

Wychodząc z tego założenia, winniśmy dążyć do budowy odpowiednich fabryk samochodowych, każda o produkcji rocznej nie mniej 400 samochodów. W budowie takich fabryk zainteresowane są tak społeczeństwo jak i Rząd i dlatego ten ostatni winien inicjatywę prywatną w tej dziedzinie odpowiednio podtrzymać i do urzeczywistnienia jej wszelkiemi od siebie zależnemi środkami dopomóc. Z uznaniem podkreślić należy, że w tej dziedzinie uczyniono już duży krok naprzód. Zwrócono przedewszystkiem uwagę, że istniejące obecne fabryki samochodowe w Polsce pracują głównie jako garaże reparacyjne i zamieniające różne części zamienne zużyte na nowe, nabyte przeważnie w zagranicznych fabrykach samochodowych i że takowe wskutek trudności finansowych, braku odpowiednich urządzeń technicznych i wyszkolonego personelu nie odpowiadają zadaniu, jakie im stawiają rozwój życia gospodarczego kraju oraz zagadnienie obrony Państwa.

Z tego względu, jak również przyjmując pod uwagę, że budowa wielkiej fabryki samochodów jest kwestją niecierpiącą zwłoki, Rząd Polski w roku bieżącym oddając zamówienie na samochody, postawił za warunek, że zamówienie to otrzyma ta krajowa firma, która w połączeniu ze znaną firmą samochodową zagraniczną wybuduje w Polsce fabrykę samochodów z produkcją roczną nie mniej jak 400 sztuk.

Niestety jednak sprawa ta z różnych względów przeciąga się i dotychczas jeszcze z wielką szkodą dla przemysłu samochodowego pozytywnie załatwioną nie została.

Cierpi na tem również i rozwój życia gospodarczego, dla którego każdy miesiąc opóźnienia w powstaniu takiej fabryki — eo ipso opóźnia jego ewolucję.

Jeżeli przyjmiemy pod uwagę, że w Stanach Zjednoczonych ilość zarejestrowanych samochodów przekroczyła liczbę 10 miljonów, co daje przeciętnie jeden samochód na jedenastu mieszkańców — czyli innemi słowy temi samochodami możnaby jednorazowo, przewieźć całą ludność Stanów — to staje się jasnem, że obywatel polski, gdzie jeden samochód przypada na jakieś 2.200 mieszkańców, nie może liczyć na takie ułatwienia przewozowe jakie spotyka się w Ameryce.

Ponieważ jednak Rząd Polski jest obecnie najpoważniejszym odbiorcą samochodów — więc i wszystkie konsekwencje wynikające z opóźnienia w powstaniu fabryki samochodów — spadają głównie na niego. Temu jednak jaknajrychlej i jaknajenergiczniej zapobiec należy.

Jeżeli zważymy, że Polska posiada tylko $^1/_5$ część stanu samochodów jaki posiadają Włochy, gdzie w jednym tylko Turynie istnieje 10 fabryk samochodowych — to zda się nie ulegać wątpliwości, że i u nas zbyt na samochody jest zapewniony i że budowa fabryki samochodów w Polsce posiadającej na Górnym Śląsku niezbędne surowce i półfabrykaty na żadne ryzyko narażoną nie jest — tembardziej, gdy przyjmiemy pod uwagę, że w ciągu najbliższego czasu również i olbrzymi rynek rosyjski stanie przed nami otworem — na którym my, dzięki położeniu geograficznemu, stanowisko dominujące bezwzględnie zajmiemy.

Ze względu na powyższe spodziewać się należy, że słuszny apel jaki poseł Korfanty rzucił na posiedzeniu Sejmu w dyskusji nad eksposé rządowem w dniu 24-go stycznia ub. r. że „każdy mówca winien rozpoczynać i kończyć swą mowę żądaniem usprawnienia kolei" — będzie niewątpliwie przez odnośne Komisje Sejmu i Senatu rozszerzony również i na drogi bite i że będą obmyślone środki dla sfinansowania rozbudowy sieci dróg komunikacyjnych bitych, gdyż istniejące u nas i poniżające nas w oczach zagranicy stosunki komunikacyjne — winny przejść jaknajrychlej do przeszłości i umożliwić przez to połączenie w pierwszym rzędzie wielkich ośrodków przemysłowym — jako niezbędnej podstawy dla należytego rozwoju życia gospodarczego kraju.

(P. i H. Górn.)

P. Kraczkiewicz.

Centrum Wyszkolenia Samochodowego w Fontainebleau.

Szkolnictwo samochodowe Armii francuskiej zorganizowanem zostało podczas wojny 1914—18 i ustaliło się ostatecznie w postaci Centrum Wyszkolenia Samochodowego, znajdującego się w Fontainebleau pod Paryżem.

Centrum Wyszkolenia (Centre d'Instruction Automobile) zostaje po przejściu przez początkowy okres organizacyjny w 1919 r. ostatecznie przeniesione do Fontainebleau i tu włączone jako część składowa do Wyższej Szkoły Artylerji. Od tego to też czasu zaczyna się właściwy jego rozwój, który w stanie obecnym doprowadził do stworzenia wojskowej uczelni samochodowej jedynej w swoim rodzaju zarówno pod względem naukowym jak i zaopatrzenia materjałowego.

Ogromny rozwój trakcji samochodowej w Armii francuskiej, zastosowanie traktorów do pociągu artylerji oraz uskutecznianie niemal wszystkich transportów wojskowych zapomocą samochodów, wywołały oczywiście konieczność stworzenia odpowiednich kadr fachowców oficerów i podoficerów, mogących podjąć się kierownictwa, eksploatacji i naprawy tego ogromnego taboru samochodowego.

Na barkach Centrum Wyszkolenia Samochodowego spoczęło więc trudne zadanie przygotowania zarówno obsady dla formacji samochodowych jak również obsady wojskowych warsztatów samochodowych.

Wychodząc z zupełnie słusznego założenia, że szkolenie fachowe może dać dobre rezultaty jedynie w doskonałych ku temu warunkach, nie szczędzono ani nakładu ani starań przy organizacji Centrum, starając się zaopatrzyć tą placówką szkolenia we wszystko co mogłoby by być kiedykolwiek potrzebnem do należytego fachowego wyszkolenia personelu samochodowego.

Dążność stworzenia zupełnie poważnej uczelni samochodowej, mogącej uzupełnić zarówno teoretyczne jak i praktyczne wiadomości i tak już bardzo wysoko technicznie stojącego personelu, doprowadziła do kooptacji najwybitniejszych sił fachowych z działu teoretycznego i zorganizowania odpowiednich warsztatów, garaży, sal demonstracyjnych i laboratorjów w których słuchacze mogliby jaknajdokładniej, a co zatem idzie z największą korzyścią, zastosować w praktyce nabyte wiadomości teoretyczne.

W krótkim tym zarysie nie jest możliwem podać dokładny opis tych instalacji szkolnych które zostały stworzone w celu zadośćuczynienia powyższym postulatom, ograniczę się więc jedynie do krótkiego streszczenia organizacji kursu teoretycznego i opisu najważniejszych instalacji szkolnych.

Wychodząc z założenia, że jednym z najpoważniejszych czynników powodzenia w eksploatacji taboru samochodowego jest należyte wyszkolenie personelu oficerskiego i podoficerskiego, stwarzane zostają rozliczne kursa oficerskie i kurs podoficerski.

Kursa oficerskie rozgraniczone są na kursa oficerów specjalistów, mających zająć stanowiska kierowników zakładów samochodowych, kursa dla oficerów eksploatacyjnych oraz cały szereg kursów informacyjnych dla starszych (sztabowych) i młodszych oficerów. Prócz tego urządzane są kursa dla oficerów innych broni i Wyższej Szkoły Wojennej w celu zaznajomienia jaknajwiększej ilości oficerów ze sposobami działania i organizacją trakcji samochodowej.

Najpoważniej traktowanym jest kurs oficerów specjalistów i wymagania stawiane absolwentom jego są tak duże, zważywszy na najbardziej odpowiedzialne stanowiska które ich czekają, że dość znaczny procent słuchaczy rozpoczynających kurs, nie jest dopuszczanym do ukończenia takowego.

Zakres kursu specjalistów obejmuje bardzo poważne przygotowanie z dziedziny teoretycznej budowy samochodu, technologji metali, wytrzymałości tworzyw, elektrotechniki, obrabiarek i instalacji warsztatowej, dając absolwentom możność łatwego orjentowania się w dziedzinie budowy i naprawy samochodów oraz organizacji i kierownictwa większych warsztatów samochodowych.

Rys. 87. Część muzeum samochodów w Fontainebleau. Grupa rozmaitych ruchomych przekroi silników.
Fot. P. Kraczkiewicz.

Będąc słuchaczem tego kursu napotykałem często na znaczne trudności spowodowane obszernością kursu teoretycznego, na łatwe opanowanie którego pozwala oficerom francuskim ich doskonałe przygotowanie matematyczne zarówno w średnich jak i wyższych uczelniach.

Kursy dla oficerów eksploatacyjnych oraz kursy informacyjne dla sztabowych i młodszych oficerów noszą charakter bardziej popularny. Zwrócono tu uwagę na doskonałe opanowanie przez słuchaczy praktyki samochodowej we wszystkich jej dziedzinach. Istnieje naturalnie pewne rozgraniczenie między kursami dla oficerów sztabowych ograniczających się jedynie do najbardziej ogólnikowych informacji z postępu automobilizmu, a kursem oficerów młodszych, gdzie rzecz jest traktowana znacznie poważniej i szerzej.

Kurs dla podoficerów specjalistów jest skróconym i zastosowanym do poziomu umysłowego słuchaczy, kursem oficerów specjalistów. Mogłem osobiście stwierdzić obszerność i celowość tego kursu przy egzaminach końcowych, wykazujących doskonałe przygotowanie personelu podoficerskiego, zawdzięczając któremu ułatwione zostają w znacznej mierze zadania personelu oficerskiego.

Wykłady na wszystkich kursach prowadzone są przez najlepsze siły Armji francuskiej. Pomoce szkolne w postaci skryptów wydawane są bardzo starannie w drukarni i litografji Szkoły Artylerji i Centrum i rozdawane bezpłatnie słuchaczom.

Prócz tego posiada Centrum nadzwyczaj bogatą bibliotekę fachową, korzystanie z której jest polecone słuchaczom.

Organizacja wyszkolenia praktycznego jest postawioną na bardzo szerokiej stopie.

Wyszkolenie to obejmuje wszystkie działy i przed-

mioty teoretyczne, uzupełniając je, jak już wspomniałem wyżej, przez demonstrację i zastosowanie teorji w praktyce.

W skład instalacji wyszkolenia praktycznego wchodzą: sale demonstracyjne, sale montażowe, warsztaty obrabiarkowe, warsztaty reperacyjne, garaże, laboratorja elektrotechniczne, mechaniczne, materjałów pędnych i smarów, fotograficzne i t. p.

Do działu wyszkolenia praktycznego należą również nauka prowadzenia samochodu oraz ćwiczenia artylerji traktorowej.

Sale demonstracyjne posiadają absolutnie wszystkie typowe okazy i modele z dziedziny automobilizmu i dziedzin pokrewnych. Urządzenie sal tych nadzwyczaj staranne i pomysłowe ściąga rok rocznie cały szereg wizyt różnych misji (włącznie do chińskiej) i jest rzeczywiście jedynem w swoim rodzaju.

Modele w większości wypadków są ruchome, przekroje wykonane nadzwyczaj starannie i celowo. Ogromna ich ilość (72 podwozia demonstracyjne i około 50 silników) dają możność demonstracji wszystkich egzystujących typów i rodzai samochodów poczynając od najstarszych a kończąc na modelach ostatniego sezonu. Podwozia i silniki są albo w postaci ruchomych przekroi, lub też w stanie czynnym pozwalającym na przeprowadzanie nad niemi doświadczeń.

W tym celu urządzone są stacje doświadczalne dla silników, instalacje hamulców Froud'a, młynków Renard'a, dynamo-dynamometrów, stacja do zestawiania bilansu termicznego silników, instalacja manografowa i t. p. Sale montażu i demontażu zaopatrzone są w urządzenia dźwigowe pozwalające na łatwą i wygodną rozbiórkę i demonstrację specjalnie do tego celu przeznaczonych podwozi.

Szkolny warsztat obrabiarkowy wraz ze stacją elektryczną, wytwarzającą energję elektryczną dla potrzeb całego Centrum, posiada wszystkie obrabiarki i narzędzia używane przy naprawie samochodów. Warsztat reperacyjny w którym przechodzą uczniowie roboty wchodzące w dziedzinę doraźnej reperacji postawiony jest ze specjalną pieczołowitością, celem jaknajwiększego zainteresowania uczni, którzy pracują tu nie nad jałowemi ogólnie przyjętemi robotami ślusarskiemi, lecz uczą się rozpoznawać niedomagania samochodu i usuwać je własnoręcznie pod kierownictwem starszych kolegów lub też specjalnych instruktorów mechaników. Prócz powyższych czysto samochodowych warsztatów posiada, Centrum jak już było wspomnianem, cały szereg innych pomocy naukowych w postaci rozlicznych laboratorjów i sal demonstracyjnych. Wzorowo postawione kreślarnie mogące pomieścić jednocześnie 50 uczni dają możność opracowywania rysunków technicznych i zaznajomienia ucznia ze sposobami kreślenia takowych. Dążenie do ułatwienia zrozumienia wykładanych przedmiotów oraz ulżenia pracy ucznia, było powodem zorganizowania sali i instalacji kinematograficznej dla demonstracji ruchów silników, części i t. p. podczas wykładu i wyświetlania filmów technicznych oraz zorganizowania fonografowania pracy silników, zespołów i ułatwienia przez to rozróżniania metodą dźwiękową niedomagań w działaniu samochodu.

Nie mniej starannie postawioną jest nauka jazdy i doraźna naprawa w drodze.

Do dyspozycji Centrum Wyszkoleniu (wraz z pododdziałem w Versailles) oddaną jest dla celów wyłącznie szkolnych „kolumienka" (!) w składzie 350 samochodów.

Oczywiście w skład kolumny tej wchodzą wszystkie samochody i traktory spotykane w Armii francuskiej.

Zawdzięczając takiej ilości samochodów szkolnych, nauka jazdy jest przeprowadzaną b. racjonalnie na wszystkich typach samochodów i świadectwo jazdy wystawiane przez Centrum Wyszkolenia cieszy się wielkim autorytetem.

Nauka jazdy na motocyklach jest stosunkowo słabo postawioną, lecz każdy absolwent musi być z nimi dokładnie obznajomiony.

By pomieścić wszystkie powyższe instalacje szkolne, warsztaty, sale wykładowe, garaże i t. p., posiada naturalnie Centrum odpowiednie budynki, przebudowane specjalnie do tych celi.

Ogólna powierzchnia budynków tych przekracza 100.000 m² nie licząc podwórz i ogrodzeń w których stoją demonstracyjne i stare samochody. Sale demonstracyjne zajmują n. p. powierzchnię 10.000 m².

Pamiętnym został dla mnie dzień przybycia do Centrum, gdy pod kierownictwem jednego z instruktorów odbyłem po raz pierwszy pielgrzymkę po wszystkich oddziałach i budynkach.

Pielgrzymka ta trwała cały dzień i skończyła się ogromnem zmęczeniem pod wrażeniem tylu widzianych rzeczy, pewną obawą przed czekającym mnie kursem oraz głębokiem uznaniem i podziwem dla tych, którzy w tak szczegółowy i doskonały sposób potrafili zrozumieć potrzeby, należyte kierunki i dążności samochodowego szkolnictwa wojskowego oraz przez włożenie ogromnych wkładów finansowych i energji personelu potrafili te potrzeby i kierunki urzeczywistnić, nie pozostawiając ich w dziedzinie niedoścignionych marzeń.

Inż. Adam Glück.

Pneumatyk balonowy.

Kwestja jeknajsilniejszego tłumienia, względnie redukowania siły ciągłych wstrząśnień, wywołanych podczas jazdy nierównościami drogi jest nader ważnem zagadnieniem techniki automobilowej.

Dwa odmienne organy samochodu: resory i pneumatyki przeznaczone są do częściowego paraliżowania wstrząśnień i mają one wzajemnie swem działaniem w ten sposób uzupełniać się, że pneumatyki winny pochłaniać małe, a resory duże wstrząśnienia. Istnieje jeszcze jeden sposób do zapobieganie tym szkodliwym objawom: udoskonalanie wzgl. naprawa dróg, będących najważniejszą przyczyną wstrząśnień. Musimy jednak sposób ten ze względu na jego, że się tak wyrażę, zewnętrzne, poza obrębem samochodu znajdujące się źródło z rozpatrywań wyeliminować.

Pomijając już nawet tak ważny punkt, jakim jest wygoda pasażerów, zaznaczyć muszę że ciągłe wstrząśnienia działają bardzo szkodliwie na cały ustrój samochodu i są powodem większości uszkodzeń i szybkiego zużycia.

Przejście z okolenia pełno-gumowego do dęto (powietrzno) — gumowego odegrało w technice samochodowej wielką rolę, przyczyniając się znacznie do rozpowszechnienia automobilu. Obecnie, przeważnie w Ameryce, bardzo często stosują dęte gumy i w samochodach ciężarowych.

Wielkie uznanie, jakie znaleźli zainteresowani technicy po wynalezieniu pneumatyku wpłynęło zdaje się na to, że przez kilka lat ubiegłych spoczywali na laurach, zadawalniając się niewielkiemi ulepszeniami, ktore dążyły jedynie do zwiększenia wytrzymałości pneumatyku, nie zmieniając jego funkcji.

Konstruktorowie samochodowi zajęli się obmyślaniem resorów, spodziewając się tą drogą najłatwiej dojść do upragnionego celu i wytworzyli cały szereg mniej lub więcej udanych systemów resorowania.

Jeżeli jeszcze raz wyraźnie zaznaczę, że wytrzymałość samochodu w dużej mierze zależna jest od ograniczenia i zmniejszenia wstrząśnień, to śmiało rzec można, iż wynalazek, który choć w pewnym stopniu do tego się przyczyni sprawi potanienie kosztów utrzymania

samochodu i będzie entuzjastycznie przez ogół samochodziarzy przyjęty.

O ile można z wiadomości pism zagranicznych wnioskować, automobilizm uzyska obecnie silny impuls, wywołany jak to już raz miało miejsce, przez nowe okolenie. Sensacją automobilową 1924 roku ma być *balonowy pneumatyk*. Jego charakterystyka da się kilkoma słowami wyrazić: jest to pneumatyk o zwiększonym przekroju (profilu), który zatrzymując zewnętrzną średnicę zwykłej opony, tem się od niej różni, że pracuje stale pod małem, około $1\frac{1}{4}$ atm. wynoszącem ciśnieniem.

Kolejne stadja rozwoju tego wynalazku są następujące: początkowo próbowano jeździć na słabo napompowanych zwykłych pneumatykach przy ewent. zastosowaniu nieco zwiększonego profilu. Sama jakość jazdy była zadawalniająca, lecz umocowanie i wytrzymałość pozostawiały wiele do życzenia: opona wyskakiwała łatwo z obręczy i prędko niszczyła się wskutek ciągłych uginań. Przeciw wypadaniu zaradzono przez zastosowanie w oponie zgrubienia przydzwonowego o stalowym ośrodku, przez powiększenie zaś profilu i jednoczesne użycie cieńszej warstwy gumowej i silniejszej wkładki płóciennej uzyskano oponę bardziej elastyczną i wytrzymałą. Balonowy pneumatyk nie odbiega daleko w średnicy zewnętrznej od zwykłego, a to ze względu, na zmiany konstrukcyjne, jakie byłyby konieczne przy zwiększeniu średnicy okolenia. Z tego już jasno widać, że balonowy pneumatyk wymaga mniejszych kół od normalnych (w średnicy) i specjalnie ukształtowanej obręczy.

Pneumatyk balonowy tworzy naturalnie większą powierzchnię zetknięcia z ziemią, co ma swe dobre i złe strony. Dotychczasowe doświadczenia wykazały, że ujemne strony mają jednak podłoże więcej teoretyczne i nie objawiają się w sposób niekorzystny w praktyce.

Rys. 88. Porównanie przekroju pneumatyku normalnego i balonowego dla tego samego samochodu.

Austrjacki konstruktor inżynier Perl, który małym samochodem swego fabrykatu, zaopatrzonym w balonowe pneumatyki przejechał przeszło 15.000 klm. opowiada, że przed rozpoczęciem prób pesymiści sądzili, iż balonowy pneumatyk: 1) uczyni kierowanie uciążliwem, wskutek zwiększonej powierzchni zetknięcia, 2) spowoduje zmiejszenie chyżości samochodu, 3) wywoła z tego powodu większe zużycie paliwa, 4) wpłynie niekorzystnie na równowagę wozu i 5) będzie miał małą wytrzymałość.

Po przeprowadzeniu prób inżynier Perl na te zarzuty odpowiada:

ad 1) Balonowy pneumatyk w porównaniu do zwykłego w kierowaniu nie wywołuje żadnych zmian.

ad 2) Jazda na balonowych pneumatykach jest znacznie przyjemniejszą, niż na zwykłych, gdyż nierówności drogi dają się pasażerowi we znaki dopiero przy znacznie większej chyżości i wówczas też w delikatniejszej formie. Kiedy wpierw można było jechać po źle brukowanej drodze najwyżej z szybkością 40 km/g., daje się przy zastosowaniu balonowych pneumatyków z łatwością rozwinąć chyżość 60 km/g. bez wywołania tych niemiłych wstrząśnień, które towarzyszyły już jeździe 40 km/g. na zwykłych oponach. Przy maksymalnem wyzyskaniu siły pociągowej na dobrze ubitej szosie z małem wzniesieniem podczas doświadczeń rozwinął samochód ze zwykłem okoleniem chyżość 50 km/g., zaś z pneumatykami balonowymi — 60 km/g.; na drodze o złej powierzchni makadamowej z wzniesieniem $6^0/_0$ w podobnych warunkach rozwijał samochód w pierwszym wypadku (zwykłe opony) 40 km/g., w drugim — 45 km/godz.

ad 3) Próby na zużycie paliwa wypadły na korzyść balonowych pneumatyków.

ad 4) Nie objawiły się jakiekolwiek niekorzystne wpływy na równowagę, przeciwnie spostrzeżono, że ślizganie i zarzucanie wozu przy zastosowaniu balonowych pneumatyków prawie że nie istnieje i to w znacznie mniejszych granicach, niż przy zwykłem okoleniu. Także jazda po zasypanych śniegiem i zamarzłych drogach daje się znacznie łatwiej uskutecznić samochodem na balonowych pneumatykach. (Nowym dowodem tego jest wynik ostatniego zimowego raidu austryjackiego, podczas którego samochody marki Perl z pneumatykami balonowymi pierwsze przyszły do mety). Nadmienić też wypada, że tak często występujące ślizganie pneumatyków o małej średnicy podczas jazdy po zwilżonych szynach tramwajowych przy okoleniu balonowem zupełnie nie występuje.

ad 5) Jakkolwiek wytrzymałość nowoczesnych opon przy małych samochodach jest dość znaczna (20.000 km i więcej), wydaje się balonowy pneumatyk być jeszcze bardziej odpornym, gdyż po przejechaniu 15.000 km. nie skonstatowano jeszcze uszkodzeń.

Dzięki prawie idealnemu pochłanianiu wstrząśnień przez pneumatyki balonowe cały wóz jest nadzwyczaj szanowany. Takie jest zdanie inżyniera Perla, który na podstawie tych doświadczeń wszystkie w jego fabryce budowane samochody dostosowuje do balonowych pneumatyków, jakkolwiek wywołało to w fabrykacji poważne zmiany (zmniejszenie średnicy, a zwiększenie rozstawy kół).

Z poniższej tabelki wydanej przez belgijską fabrykę gum Englebert widać rozmiary i charakterystyczne dane już obecnie najwięcej produkowanych balonowych pneumatyków.

Rozmiar pneumatyku balonowego	Wymiary normalnego pneumatyku	Obciążenie osi w Kg.	Ciśnienie w atm.
715/115	650 × 65 700 × 80 700 × 85 26″ × 3″	300 400 500 600	$1^1/_4$ $1^1/_2$ $1^3/_4$ $2^1/_4$
730/130	710 × 90 28″ × 3″	400 500 600 700	$1^1/_4$ $1^1/_2$ $1^3/_4$ $2^1/_4$
775/145	760 × 90 765 × 105 30″ × $3^1/_2$″	400 600 800 900	1 $1^1/_2$ 2 $2^1/_4$

Zupełnie identyczne dane podaje także fabryka „Michelin”.

Balonowy pneumatyk jest wskutek słabego wewnętrznego ciśnienia mniej wrażliwy na gwoździe, szkło itp. i defekty są w nim nader rzadkie. Małe ciśnienie wewnętrzne wywołuje słabsze naprężenie kiszki i opony, co przemawia także za wytrzymałością. Przy zastosowaniu w cięższych samochodach, jak i w motocyklach powinny balonowe pneumatyki oddać znacznie usługi.

Z dotychczasowych stosunkowo niewielkich doświadczeń wnioskować można, że balonowe pneumatyki wywrą niewątpliwie wielki wpływ na rozwój małych samochodów i przyczynią się do rozpowszechnienia ich i w tych krajach, w których obecny zły stan dróg dotąd na to nie pozwolił.

Z tego krótkiego opisu widać, że balonowy pneumatyk jest bardzo podobny do swego przodka i dziwić się należy, iż nikt nie wpadł wpierw na tak prosty pomysł. Jeżeli zaś sprawdzić miało się przysłowie „Potrzeba jest matką wynalazków", to twórcą tego pomysłu powinien był być polski automobilista. W rzeczywistości balonowy pneumatyk wynaleziono podobno jednocześnie w Ameryce i zachodniej Europie.

Stanisław Szydelski.

Konkurs odbłotników.

Donosiliśmy już w roku ubiegłym o konkursie podobnym urządzanym przez prefekturę Paryża. Konkursy takie odbywają się od 15 lat corocznie, jednak niestety do dziś dnia nic naprawdę odpowiedniego nie znaleziono. Zwykle zgłasza się duża ilość zawodników tak, że tego roku ustanowiono surowe normy dla konkursu i z pośród kilkuset zgłoszeń dopuszczono do konkursu tylko 55. Pozatem redakcja paryskiego L'Auto urządziła jednocześnie konkurs podobny z warunkami mniej surowemi do którego dopuszczono 137 uczestników.

Zawody podzielono na następujące kategorje:

1) Dla samochodów osobowych.

2) Dla lekkich samochodów przemysłowych.

3) Dla samochodów ciężarowych.



Rys. 89. Kilka ciekawszych konstrukcji z konkursu odbłotników. Fot. Meurisse, Paryż.

1. System Leze-Bourgeois. Łańcuszki zwisające aż do ziemi mają na celu nie dopuścić do bryzgania błota na boki. *2. System Lenglois Sztemes-Cortier.* Ten sam cel co w poprzednim systemie spełnia tu szczotka i rolki. *3. System Resurrex.* Z boku opony umieszczone są gumowe pierścienie.

Podczas konkursu brano pod uwagę estetyczny wygląd, skuteczność odbłotników, szybkość założenia i zdejmowania, odporność na uszkodzenie i koszta zakupu i utrzymania.

Samochody konkursowe osobowe jeździły z szybkością 35 km./godz., ciężarowe 20 km./godz. W pewnem miejscu ustawione były duże białe tablice tak że samochód jadąc z przepisaną szybkością i w przepisanem oddaleniu od tablic musiał częściowo obryzgać je błotem. Po przejeździe danego samochodu odmierzano pole zabryzgane i ilość błota, a potem fotograf robił zdjęcia błota na tablicy. Po umyciu tablic gotowe były do dalszych prób. Następnie samochód każdy musiał przejechać pewną przestrzeń przez krawężnik chodnika i potem z niego wyjechać by sprawdzić wytrzymałość urządzenia na boczne uderzenia.

Na dany sygnał zatrzymywali konkurenci swoje samochody poczem na nowy znak zaczynali odejmowanie aparatu. Za pomocą stoppera obliczano czas potrzebny na zdjęcie odbłotnika z kół. Druga próba identycznie przeprowadzona miała na celu sprawdzenie czasu nakładania na samochód.

Na tegorocznym konkursie spotykało się głównie dwa typy odbłotników a mianowicie jeden pierścieniowy, drugi zaś z ruchomemi zasłonami. Było też kilka konstrukcji ze szczotkami.

Co do wyników niema dotychczas jeszcze oficjalnych danych gdyż klasyfikacja wymaga długich rozważań. Naturalnie, że pomysł ten należycie wykorzystany zjednałby samochodom wielu dotychczasowych wrogów, którzy jako przechodnie bywają często obryzgani błotem przez przejeżdżający mimo samochód jednak sądzę, że tu dużo mogłyby też zrobić miasta same, dbając o czystość ulic i dobry stan bruków gdyż wtedy nie będzie błota więc i samochód nie będzie miał czem bryzgać na przechodni. U nas np. w Warszawie także i dorożki, szczególnie na gumach, nie mają sobie pod tym względem nic do zarzucenia, gdyż także chlapią błotem na wszystkie strony — dlaczego więc nie narzeka się na nie a tylko na samochody?

Marjan Krynicki.

„Grand Prix" Francji dla samochodów wyścigowych i turystycznych.

Historja — Wyścig tegoroczny.

Najpoważniejszy z klubów automobilowych świata, Automobilklub Francji, ogłosił po raz pierwszy w roku 1906 swą Wielką Nagrodę dla samochodów. W tymże roku, w dniach 26 i 27 czerwca, odbył się pierwszy wyścig o tą nagrodę. Dopuszczone zostały do niego wozy o wadze podwozia nie przekraczającej granicy 1000 kg. Wyścig odbył się na torze okrągłym Sarthe o długości 103, 108 km. Każdego dnia musieli współzawodnicy zrobić po 6 okrążeń, co dawało razem 1238, 160 km.

Zwycięstwo odniósł Szisz na samochodzie Renault w 12:4:7, osiągając szybkość średnią 101, 195 km./g. Z 32 startujących maszyn wyścig ukończyło 11.

W roku następnym wyścig odbył się dnia 2 lipca na torze trójkątnym w Dieppe o długości 76, 988 km. Zawodnicy musieli wykonać 10 okrążeń toru, przyczem określoną została najwyższa granica zużycia benzyny — 30 litrów na 100 km.

Pierwszy przybył do celu Nazzaro na Fiacie w 6:46:33, osiągając szybkość średnią 113,600 km./g. Z 38 samochodów bieg ukończyło 17.

W roku 1908 wyścig odbył się na tym samym

torze dnia 7 lipca, ograniczono tylko średnicę cylindrów w silnikach czterocylindrowych do 155 mm, a w innych proporcjonalnie, oraz waga całkowicie wyposażonego wozu nie miała przekraczać 1100 kg.

W wyścigu tym trzy pierwsze miejsca zajęły wozy niemieckie. Mianowicie pierwsze Lautenschlager na Mercedesie w 6:55:43,8, czyli z szybkością 111,276 km./g, a drugie i trzecie dwie maszyny Benz. Z 49 samochodów bieg ukończyło 23.

Czwarty wyścig o „Grand Prix" odbył się dopiero w roku 1912, w dniach 25 i 26 czerwca, znów na torze w Dieppe. Dopuszczone doń zostały wszelkie samochody bez ograniczeń. Współzawodnicy musieli wykonać każdego dnia po 10 okrążeń toru co dawało 1539, 600 km.

Wyścig wygrał Boillot na samochodzie Peugeot w 13:58:2,6, czyli z szybkością średnią 110, 260 km./g. Z 47 wozów ukończyło wyścig 13.


Rys. 90. Masetti na Mercedes'ie w Grand Prix 1922 r.

W roku następnym zawody odbyły się w dniu 12 czerwca na okrągłym torze w Picardji pod Amiens. 29 okrążeń toru dawało 906, 450 km. Ograniczono znów zużycie benzyny, tym razem do 20 litrów na 100 km., oraz waga próżnego wozu została pomieszczona w granicach 800—1100 kg.

Zwycięstwo znów odniósł Boillot na samochodzie Peugeot w 7:53:56, czyli z szybkością 116, 100 km./g. Z 20 maszyn wyścig ukończyło 11.

Ostatnie „Grand Prix" przed wojną odbyło się w 1914 roku, w dniu 4 lipca, na torze trójkątnym pod Lyonem. 20 okrążeń toru dawało 752, 620 km, Pojemność cylindrów silnika została ograniczona do 4,5 litra.

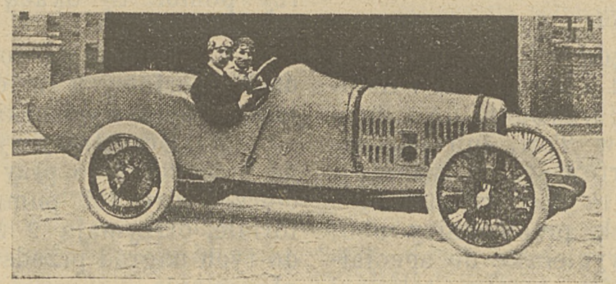
W wyścigu tym zwycięztwo odniosła niemiecka firma Mercedes, której samochody zajęły trzy pierwsze miejsca. Pierwsze osiągnął Lautenschlager w 7:08:18,4, czyli z szybkością średnią 105.530 km./g.

Po wojnie europejskiej VII „Grand Prix" odbyło się w roku 1921, w dniu 25 lipca, na torze okrągłym w Le Mans. Pojemność cylindrów silnika ograniczona została do 3 litrów, waga samochodu do 800 kg. 30 okrążeń toru dawało 517,860 km. Wyścig wygrał kierowca amerykański Murphy na samochodzie Duesenberg w 4:07:06, czyli z szybkością 125, 702 km./g.

W roku 1922 wyścig odbył się na torze pod Strassburgiem w dniu 15 lipca. Pojemność cylindrów silnika ograniczoną została ostatecznie do 2 litrów. Zwycięztwo osiągnął Nazzaro na Fiacie w 6:17:17, osiągając rekordową szybkość 127,700 km./g. Z 18 startujących maszyn wyścig ukończyło tylko 4.

W roku 1922 po raz pierwszy rozegrany został wyścig o „Grand Prix" turyzmu. Dopuszczone zostały do niego wozy o karoserji turystycznej, czterosiedzeniowej, zużywające do 17 litrów benzyny na 100 km. i o wadze własnej do 1400 kg. Zwycięztwo odniósł Rougier na samochodzie Voisiu w 6:35:11, osiągając szybkość średnią 108.576 km./g.

Wreszcie w roku zeszłym dziewiąty wyścig o „Grand Prix" rozegrał się na torze w Tours. Dał on zwycięztwo angielskiej fabryce Sunbeam, której samochody zajęły pierwsze, drugie i czwarte miejsce. Pierwsze osiągnął Seagrave, przebywając 799,050 km. w 6:35:19,6, czyli z szybkością średnią 121,400 km./g. Z 17 samochodów wyścig ukończyło 5. II „Grand Prix" turystyczne wygrał Boillot na Peugeocie, pokrywając 502 km. w 6:02:50, co daje szybkość 83 km./g.


Rys. 91. Goux na Ballot w Grand Prix 1922 r.

Obecnie robione są przygotowania do X „Grand Prix" Francji, II „Grand Prix" Europy i III „Grand Prix" turyzmu, które to wyścigi odbędą się w roku bieżącym, w pierwszym tygodniu sierpnia, na torze pod Lyonem. Samochody wyścigowe będą tego roku współzawodniczyć w jednym wyścigu o dwie nagrody: Wielką Nagrodę Francji i Wielką Nagrodę Europy. Drugi wyścig zgromadzi u startu maszyny, ubiegające się o „Grand Prix" turyzmu.

Zapisy przedstawiają się okazale. 18 samochodów wyścigowych i 38 turystycznych*) z najlepszych fabryk, ubiegać się będzie o palmę pierwszeństwa pod rutynowaną ręką najwybitniejszych kierowców.

Do „Grand Prix" Francji i Europy zgłosiły swe samochody następujące firmy:

Fiat — 4 maszyny wsławione zwycięztwami w „Grand Prix" Francji 1922, „Grand Prix" Włoch 1922 i I. „Grand Prix" Europy 1923.

Sunbeam — 3 maszyny zwycięskie w „Grand Prix" Francji i Hiszpanji 1923.

Bugatti — 4 maszyny, zawsze pierwsze z pośród konstrukcji francuskich w „Grand Prix" 1922 i 1923.

Delage — 4 maszyny, wsławione w sezonie 1923 roku swemi rekordowemi wyścigami.

Alfa Romeo po raz pierwszy występuje na widownię „Grand Prix" z 4 maszynami sławnemi z Targa-Florio i innych biegów włoskich.

Samochody turystyczne podzielone zostały na trzy kategorje:

I. dla samochodów o karoserji dwumiejscowej i wadze do 400 kg. Najmniejsza szybkość brana pod uwagę 55 km./g. Najwyższa granica zużycia benzyny — 10 litrów na 100 km.

II. dla samochodów o karoserji czteromiejscowej i wadze do 1000 kg. Najmniejsza szybkość do 60 km./g. Granica zużycia benzyny — 16 litrów na 100 km.

III. dla samochodów o karoserji pięciomiejscowej i wadze do 1400 kg. Najmniejsza szybkość 70 km./g. Granica zużycia benzyny — 22 litry na 100 km,

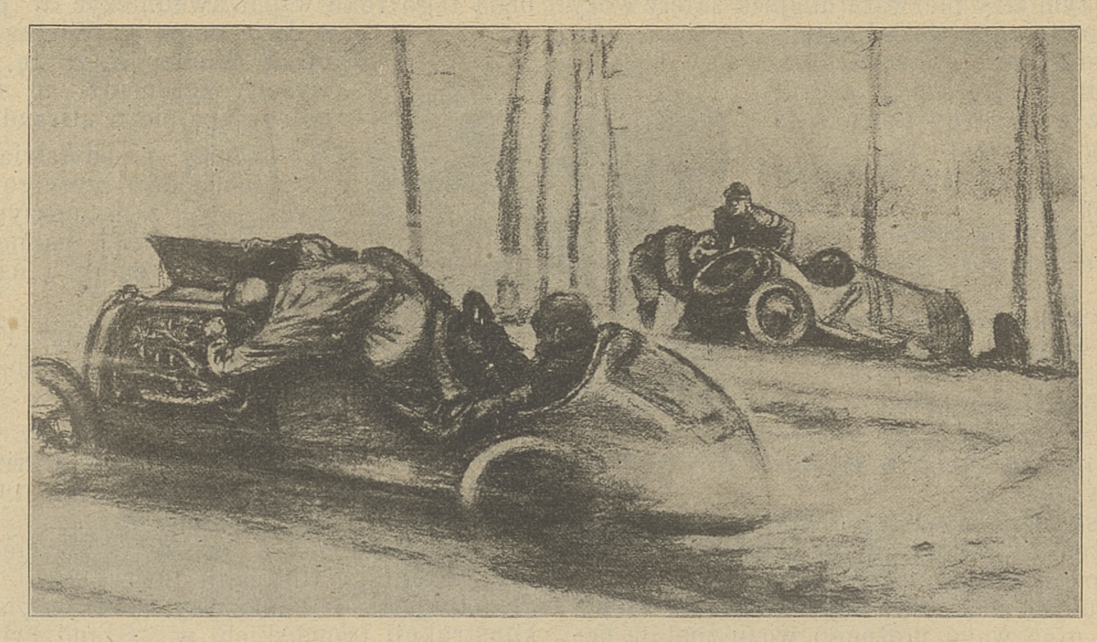
Do „Grand Prix" turyzmu zapisy są następujące:

Fabryka Aries daje 7 maszyn, obsadzając wszystkie trzy kategorje. Jedną tylko maszynę zgłosiła fabryka Ansaldo do II. kat. Druga firma włoska Alfa Romeo — dwie maszyny do kat. III. Bignan daje do II. kat. trzy maszyny wsławione wielokrotnemi zwycięztwami w zawodach francuskich i zagranicznych, między innemi w „Grand Prix" Belgji 1922 roku. Cottin Desgoutes daje trzy maszyny do II. kat. Słynna ze swych sportowych maszyn, nowa firma Georges Irat wystawia w kat. II. dwie maszyny wsławione już zwycięztwem w „Grand Prix" Belgji 1923 roku. La Buire daje największą ilość, bo aż cztery maszyny w kat. II. Marka Mathis, wsławiona zwycięztwem w swojej kategorji w zeszłorocznem „Grand Prix" turyzmu, jest reprezentowana przez team w I. kat. W III. kategorji na czoło wszystkich współzawodników wysuwa się bezzaworowy Peugeot, także zwycięzca zeszłoroczny. Również niedawno powstała a już słynna wspaniałemi zwycięztwami fabryka Senechal, daje dwa wozy w I. kat. Pierwszy raz we Francji wystąpi firma Steyr, która daje jeden samochód do III kat. O zwycięztwach Steyra w Austrji, Niemczech, we Włoszech, w Polsce, Czechach,

*) Liczby te mogą ulec zmianie, o ile jakaś jeszcze firma zgłosi swe uczestnictwo w wyścigach, lub w razie wycofania się przed biegiem któregoś ze współzawodników.

na Węgrzech i na dalekiej północy w zawodach na śniegu i lodzie, słyszeliśmy już często. Do kat. III. wystawia dwa wozy Vermorel. Wreszcie zdobywca „Grand Prix“ turyzmu w roku 1922, Voisin, daje jedną maszynę do kat. I. i cztery do kat. III.

13 firm zgłosiło więc swe samochody do „Grand Prix“ turystycznego. Większość z nich występuje po raz pierwszy. Wyścig będzie o tyle ciekawszy, że tylko 3 fabryki zagraniczne: Steyr, Ansaldo, i Alfa Romeo zgłosiły swe maszyny i zwycięstwo ich byłoby olbrzymią sensacją. Sądząc jednak z większości 34 samochodów francuskich na 4 zagraniczne, możemy powiedzieć, że prawdopodobnie i tegoroczne zawody przyniosą zwycięztwo fabrykom francuskim.



Rys. 92. Naprawianie silnika podczas jazdy.

Kierownictwo 4 maszyn Fiata obejmą zwykli ich kierowcy Nazzaro, Bordino, Salamano i Giaccone lub Lampiano. Nazzaro wygrał „Grand Prix“ Francji 1922, Bordino „Grand Prix“ Włoch 1922 a Salamano — I. „Grand Prix“ Europy 1923. Te trzy zwycięztwa są dla nich najlepszem świadectwem. W nagrodę za nie Salamano i Bordino zostali niedawno odznaczeni tytułami „Kawalerów Oficjalnych Korony Włoskiej“.

Team Sunbeama poprowadzi naturalnie flegmatyczny Anglik Seagrave — zwycięzca „Grand Prix“ Francji 1923. Kierownictwo pozostałych dwóch maszyn obejmą Lee Guiness i Resta.

Cztery samochody Bugatti otrzymają na kierowców Friedericha, który był pierwszym z maszyn francuskich w zeszłorocznem „Grand Prix“ niezwyciężonych „asów“ toru Brookland - Zborowskiego i Chassagnea oraz Piotra de Viscaya.

Team Delage poprowadzą tak rutynowani kierowcy i słynni rekordziści lat 1922 i 1923 jak Renè Thomas, Divo i Benoist.

Wreszcie samochody Alfa Romeo pójdą pod kierownictwem słynnego z Targa Florio hrabiego Masetiego i tak znanych z włoskich wyścigów kierowców jak Ascari, Ferrari i Campari.

W „Grand Prix“ turyzmu kierownictwo jednej z maszyn Senechal obejmie jej konstruktor, który jest zarazem świetnym kierowcą wyścigowym.

W drugiej kategorji samochód Ansaldo poprowadzi Buchetti, wozy Cotin Desgoutes — Colas i Herli. Porporato i Desvaux obejmą kierownictwo samochodów La Buire. Słynni Gros i Martin poprowadzą swe niezwyciężone Bignany.

Peugeot oddał losy wyścigu w ręce zeszłorocznego zwycięzcy Boillota, któremu dzielnie sekundować będą Foresti i dobry, lecz nieco pechowy kierowca Goux.

Walka o Wielkie Nagrody będzie więc, należy się spodziewać, zacięta, dzięki nadzwyczajnemu doborowi samochodów i kierowców. Dlatego cały świat automobilowy z niecierpliwością oczekiwać będzie dnia wyścigów i pierwszych wiadomości o ich wynikach.

KOLARSTWO.

Program sportowo turystyczny na 1924 rok Towarzystwa Cyklistów w Warszawie. Tow. Cyklistow zgodnie z regulaminem sportowym ogłasza:

I. Konkurs wycieczek turystycznych z nagrodami w żetonach pamiątkowych.

1. *Wycieczki w sezonie letnim.* Za udział w 20 wycieczkach i przejechanie na rowerze lub motocyklu najmniej 800 kilometrów — żetony srebrne złocone emaljowane; za udział w 14 wycieczkach i 500 klm. — srebrne i w 8 wycieczkach — bronzowe.

2. *Wycieczki zimowe.* Za udział w $^3/_4$ ogólnie odbytych wycieczek, lecz niemniej jak sześciu — żetony srebrne emal.; za udział w $^1/_2$ — srebrne.

PRZEPISY OGÓLNE.

1. Wycieczki odbywać się będą w każdą niedzielę i święto (w konkursie letnim od 1 kwietnia do 1 listopada, a w konkursie zimowym od 1 grudnia do 1 marca) pod przewodnictwem kapitanów Tow. lub ich zastępców według regulaminu sportowego, zatwierdzonego przez walne zebranie w dn. 18 czerwca 1920 r.

2. Po powrocie z wycieczek przewodnicy obowiązani są zaraz zapisać odbytą wycieczkę do specjalnej książki wyjazdowej z krótkim opisem takowej z wymienieniem wszystkich uczestników.

3. Wycieczki mogą być urządzane tylko w jednym określonym kierunku ze ściśle oznaczoną godziną wyjazdu, przy udziale najmniej 3 uczestników, motocyklowe przy udziale 2 maszyn, przyczem pasażerom w wózkach liczone będą wycieczki bez kilometrów, zaś przy wspólnem prowadzeniu motoru kilometry przejechane liczone będą w połowie.

4. Jednocześnie mogą być urządzane wycieczki kilkodniowe, które do konkursu liczone będą jako wycieczki jedno lub kilkodniowe t. j. ile dni świątecznych zajęły z całkowitą ilością przejechanych kilometrów na rowerze lub motocyklu.

5. Obowiązkowa pomoc czynna wszystkich uczestników wycieczek przy zawodach szosowych w dnie świąteczne. Wycieczki zaliczane będą tylko tym, którzy pomoc tę okażą w miejscach wskazanych przez zarząd Tow.

6. Pomoc na rowerach i motocyklach w zawodach sportowych w dnie powszednie uważana będzie jako odbyta wycieczka.

7. Uczestnicy wycieczek, którzy dawać będą uczynną pomoc czy to przy reperacji maszyn w czasie wycieczek czy też pomoc tę okażą w innej skutecznej formie, otrzymają 2 żetony pamiątkowe. Kandydatów do tych nagród przedstawią uczestnicy wycieczek przez głosowanie.

8. Wszelkie kwestje sporne rozstrzygane będą przez zarząd Towarzystwa. *c. d. n.*

KRONIKA.

Polska terminologja techniczna. W gronie członków Akademji Nauk Technicznych zwrócono uwagę na pilną potrzebę ustalenia polskiej terminologji technicznej i zamierzono zorganizować pracę w tym kierunku. W tym celu niezbędne jest przedewszystkiem zebranie, prócz dzieł wydanych w druku, wiadomości o pracach rękopiśmiennych, spoczywających w ukryciu, i wogóle wiadomości o instytucjach i osobach pracujących nad terminologją techniczną polską w celu ześrodkowania i skoordynowania tych prac i dalszych zamierzeń oraz wprowadzenie w życie ich rezultatów, któreby miały za sobą dostateczną powagę naukową.

Zarząd Akademji prosi wszystkich, interesujących się tą ważną sprawą, o nadsyłanie informacji, do jej referenta na zebraniu ogólnem Akademji, członka Akademji Prof. Aleksandra Wasiutyńskiego, gmach główny Politechniki Warszawskiej.

Wyścigi w Indjanapolis. Podobnie jak w latach poprzednich odbędą się i tego roku zawody te dnia 30 maja to jest w dzień amerykańskiego święta narodowego. Wedle regulaminu brać udział w zawodach mogą: 1) samochody o silniku dwulitrowym i wadze minimalnej bez pasażerów 635 kg.; 2) samochody o silniku 1,5 litra o wadze minimalnej bez pasażerów 544 kg. Stosowanie kompresorów dozwolone.

Także samochody wyścigowe jednosiedzeniowe mogą brać udział. Zwycięzca otrzyma nagrodę 20,000 dolarów. Nie może startować więcej jak 33 samochody. Wpisy przyjmuje się do dnia 1 maja. Wpisowe 100 dolarów od samochodu.

Jugosławia a umowa międzynarodowa. Jak donosi Allg. Autom. Zeitung także Jugosławia ma w najbliższym czasie podpisać międzynarodową konwencję dotyczącą ruchu samochodowego zawartą przez większość państw dnia 5/X 1909. Polska przystąpiła do konwencji dnia 1 maja 1921 r.

Grand Prix Niemiec. Na dorocznem posiedzeniu Związku niemieckich klubów samochodowych postanowiono urządzić na torze Avus międzynarodowe wyścigi dnia 5 września. Jako zawody narodowe postanowiono urządzić 29 czerwca wyścigi małych samochodów na tym samym torze.

Kobiety jako sprzedawcy samochodów. Podczas ostatniej wystawy samochodowej panie z nowojorskiego High Life'u podjęły się sprzedaży samochodów ofiarowując zarobki swe na cele ligi zwalczającej pracę dzieci. Przed wystawą przechodziły one specjalne kursa nietylko handlowe, ale i techniczne celem poznania zalet maszyn które miały polecać na wystawie. Korespondent nowojorski nie podaje niestety z jakim skutkiem wywiązały się ze swojego zadania!

Rekord wysokości na wodnopłatowcu. Rekord lotnika francuskiego *Laporte* na wodnopłatowcu a mianowicie 5535 m. został przewyższony dnia 1 lutego przez lotnika francuskiego *Hurel.* Osiągnął on mianowicie we Frejus na wodnopłatowcu C. M. S. wysokość 6600 metrów.

Mistrzowstwo Europy na motocyklu. Wyścigi urządzane corocznie na torze w Monza o nagrodę narodów (Grand Prix d. Nations) otrzymały obecnie od międzynarodowego Związku Klubów motocyklowych tytuł „Mistrzostwo Europy". Zawody odbędą się tego roku dnia 6 września. Podział kategorji na 250, 350 i 500 cm sześć. a odpowiednie przestrzenie do przebycia 200, 300 i 400 km. Pierwszeństwo do udziału mają mistrzowie poszczególnych krajów z roku 1923 a także zwycięzcy z Tourist Trophy 1924, i większych wyścigów we Francji, Belgji, Hiszpanji, Szwajcarji, Niemiec i Austrji.

Attaché lotniczy. Przy poselstwie czeskosłowackiem w Paryżu utworzono miejsce attaché dla lotnictwa. Zadaniem jego jest zająć się postępami lotnictwa tak wojskowego jak i cywilnego we Francji, Anglji, Belgji i Szwajcarji.

GŁOSY CZYTELNIKÓW.

Z powodu artykułu p. t. *„Nowa Placówka"* umieszczonego w N-rze 4 naszego pisma otrzymaliśmy list, który poniżej umieszczamy:

Szanowny Panie Redaktorze!

W ostatnim numerze Pańskiego cennego Wydawnictwa ukazał się artykuł p. t. „Nowa Placówka". Szanownemu Autorowi tego artykułu Panu kapitanowi Szydelskiemu pragnę wyrazić serdeczną wdzięczność za napisanie tego artykułu, w ktorym bezstronnie i rzeczowo wykazuje zalety kursów kierowców T. Lenartowicza. Jestem wychowańcem tej „Nowej Placówki" i chciałbym w kilku prostych słowach uzupełnić dane o kursach p. Lenartowicza. Kursy zaopatrzone są bogato w pomoce szkolne jako to rysunki, karburatory i magneta różnych typów jak również specjalny samochód do montażu i t. p. Opieka instruktorów bardzo troskliwa a przedewszystkiem niezmordowana praca Szanownego Pana inżyniera Adama Tuszyńskiego, przyczynia się do tego, że wszyscy uczniowie kończąc kurs stają się naprawdę dobremi szoferami, co uwidacznia się w doskonałych rezultatach egzaminów w Komisarjacie Rządu.

Powyższe parę słów niech będzie wyrazem podziękowania i wdzięczności jaką do Zarządu kursów odczuwa niżej podpisany i całe grono moich kolegów, którzy również kursy ukończyli.

Licząc, że Szanowny Pan Redaktor te parę słów kierowcy i stałego czytelnika „Auta" umieści, pozostaję

Z wys. poważaniem

Włodzimierz Łapiński.

Włocławek, skrzynka pocztowa 57.

NOWE KSIĄŻKI.

Świeżo wydany zeszyt za luty Miesięcznika Ilustrowanego „Ameryka" specjalnie poświęcony Morzu, przedstawia się bardzo okazale i interesująco.

Zeszyt rozpoczyna artykuł redaktora Mieczysława Tuleji o zmarłym niedawno prezydencie Stanów Zjednoczonych Woodrow Wilson'ie. Dalej Zdzisław Dębicki pisze o „Polsce a Morzu"; generalny adjutant p. prezydenta Rzeczypospolitej, pułk. Marjusz Zaruski, w przepięknie napisanej rzeczy p. t. „Słuchaj Polsko"! nawołuje naród, ażeby szedł „na morze! budować porty, budować okręty!"; komandor Hugon Pistel pisze obszernie o „Polskiej Marynarce Handlowej"; amerykanin Ch. C. Paine czyni ciekawe „Uwagi o Marynarce Amerykańskiej"; szef sztabu Marynarki Wojennej Polskiej, komandor Czesław Petelenz w swych „Kilku Słowach o Marynarce Wojennej" podkreśla konieczność „stworzenia, choć skromnej floty wojennej, która będzie nietylko naszą ostoją w krytycznej chwili, lecz również jednym z czynników które zwężają oceany, zbliżają ku sobie narody zaprzyjaźnione". Kapitan M. Stankiewicz w długim i ciekawym artykule p. t. „140 dni na Atlantyku„ opisuje ostatnią pełną przygód podróż statku szkolnego „Lwów" do Brazylji. S. Cent w dłuższej recenzji omawia niedawno wydany i pięknie napisany pamiętnik ś. p. komandora d-ra F. Hłaski p. t. „Morzami ku Polsce". Dalej zeszyt zawiera Spis Morskich Statków Handlowych Polskich, opis szkoły Morskiej w Tczewie, tekst rezolucji komisji sejmowych w sprawie budowy portu w Gdyni, wiadomości o Lidze Żeglugi Polskiej, sprawozdanie z Uroczystej Akademji ku czci prezydenta Wilsona. Obszerne działy: Nowych książek i Czasopism, Kroniki, Wiadomości Różnych, dalszy ciąg pracy d-ra K. Żurawskiego „Instytucje Polityczne w Stanach Zjednoczonych" oraz Oferty i Zapytania z Ameryki zamykają ten bardzo ciekawy humor.

Zeszyt zdobi piękna barwna okładka oraz przeszło 30 aktualnych i ciekawych ilustracji z doskonałą podobizną ś. p. prezydenta Wilsona na czele.

Cena zeszytu Morskiego mkp. 2.000.000.
Prenumerata półroczna „Ameryki" 6 złotych.
Adres Administracji: Warszawa, Nowy Świat 74 (Pałac Staszica)

SKRZYNKA REDAKCYJNA.

W Pan Z. Czarliński Inowrocław. Dzieła o radjotelemechanice ani też o radjoluminacji na razie w języku polskim niema. W druku jest obecnie większa książka o radjotechnice wogóle ale wątpię czy te działy będą obszerniej w niej potraktowane gdyż na razie są dopiero w fazie badań. Bliższych wiadomości udzielić W Panu może Polskie Towarzystwo Radjotechniczne Warszawa Wilcza 22 i tam radzę się udać. Arkusz informacyjny o miejscowościach otrzyma W Pan z sekretarjatu A. P. Prosimy o rychłe przysłanie tegoż dziękując z góry za wypełnienie.

Redaktor: W. KRUSZEWSKI. Wydawca: SPÓŁKA WYDAWNICZA „AUTO".